



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Collecties

Redactie MvdNVvZ

Citation

Collecties. (1974). Collecties. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 28, 47-50. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305468>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305468>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Verder zijn er afzonderlijke toegangen op eigennamen, die het mogelijk maken literatuurgegevens te vinden over bepaalde personen, bepaalde schepen en bepaalde instellingen en bedrijven. Op dit moment zijn ruim 700 publikaties in VISDOC verwerkt. Ca. 2000 publikaties, vooral tijdschriftartikelen, liggen op verwerking te wachten, d.w.z. analyseren van de inhoud, "vertalen" in descriptorren, ponsen van de documentnummers in de doorzichtskaarten en tenslotte het opbergen van de documentfiches in de catalogi (numeriek en alfabetisch).

Sedert november 1973 is de objectenthesaurus (voorwerpen en afbeeldingen) in voorbereiding. De objectendocumentatie zal op dezelfde wijze worden ingericht als de literatuurdocumentatie. De trefwoorden worden verzameld op basis van de collecties van het Visserijmuseum en de visserijcollecties van andere maritieme musea. Daarnaast worden ook encyclopedieën en woordenboeken gebruikt. De descriptorren in de objectenthesaurus zullen in belangrijke mate verschillen van die in de literatuurthesaurus: er zullen daarin minder descriptorren voorkomen die abstracte begrippen aanduiden en meer descriptorren die concrete zaken aanduiden (benamingen van voorwerpen, grondstoffen, etc.).

Een probleem bij de ontsluiting van collecties objecten is, dat in feite niet de collecties zelf toegankelijk worden gemaakt, maar de beschrijvingen van de objecten in die collecties. Zijn de objecten foutief of onvoldoende beschreven, dan zal het documentatiesysteem niet goed functioneren, want het levert slechts die informatie die er van te voren inge-stopt is. De objectendocumentatie zal over ca. drie jaar operationeel zijn.

De betekenis van het VISDOC-project ligt niet alleen in de ontsluiting van literatuur, voorwerpen en afbeeldingen met betrekking tot de geschiedenis van de Nederlandse zeevisserij. Er kan ook mee worden aangetoond, dat doorzichtskaartsystemen een doelmatiger beheer van museale collecties mogelijk maken dan conventionele museumcatalogi. VISDOC tenslotte zou de eerste aanzet tot een documentatiesysteem voor de Nederlandse maritieme geschiedenis kunnen vormen.

NOTEN

1. H. A. H. Boelmans Kranenburg, Visserijgeschiedenis, een verwaarloosd onderdeel van de zee-geschiedenis, in: Vaart, tijdschrift voor binnenvaart, kustvaart en visserij 1 (1961), nr. 3, pp. 32-36.
2. Voor doorzichtskaarten zie: Th. P. Loosjes, Over doorzichtskaarten, in: Bibliotheekleven 49 (1964), pp. 432-438; C. P. Pronk, Enkele niet-conventionele ontsluitingsmiddelen voor de kleine speciale bibliotheek, in: Open 4 (1972), pp. 692-696.

COLLECTIES

The National Maritime Museum te Haifa

Dr. Robert R. Stieglitz, Curator

(In Mededelingen nr. 15, 1967, is een kort bericht geplaatst over het maritieme museum te Haifa, dat toen nog op een voorlopige wijze was ondergebracht. In 1972 is daar verandering in gekomen; het onderstaande artikel van de hand van een der conservatoren, Dr. Robert R. Stieglitz, geeft een verslag van de ontplooiing der activiteiten).
The lands of the East Mediterranean - the cradle of Western Civilization - were always connected with the sea and the rivers. Already in the Prehistoric periods boats traversed the waters of the Mediterranean and the Red Sea. In this region, there grew and developed the art of seafaring and navigation. It was to increase our knowledge and interest concerning this area's maritime history that the National Museum, Haifa, was founded in 1955.

At that time, it consisted of a relatively small collection of maritime exhibits illustrating seafaring. These has been gathered together by an officer serving in the Israeli Navy, Lt. Commander Arie Ben-Eli. His aim was to bring to light the history and evolution of shipbuilding and navigation mainly in the Mediterranean, the Red Sea and the Indian Ocean. From the beginning, the Haifa Municipality and the Israel Maritime League took great interest in the project, and went so far as to assure the maintenance and development of the Museum. With the generous aid of the Jack and Michael Morrison Charitable Foundation (London), the Museum moved in 1972 from its modest quarters to a spacious new 4-storey building, where its treasures are now appropriately exhibited.

In the Mediterranean region, the National Maritime Museum of Haifa fulfils a special role, for it is almost unique in its large and varied display of archaeological exhibits and scale models of ships which illustrate 5.000 years of maritime history. Here you can see, for instance, ancient Egyptian funerary boats and models of seagoing ships, King Solomon's famous "Tarshish-ships", the craft of the Phoenicians, Greeks, Romans and the vessels of the European explorers.

Among the departments of the Museum are those dealing with Underwater Archaeology, Marine Ethnology, The Sea and Ships in Art, Fish in Ritual and Art, The Sea and its Deities, Marine Charts, Numismatics (maritime subjects on coins and medals) and Scientific Instruments (navigational, astronomical, surveying and time-keeping). These collections represent a precious record of Man's progressive efforts to traverse and master the seas. Of special interest are the collections of antiquities recovered from the sea bottom, which clearly illustrate how important seafaring was to the people who inhabited that region - then as now.

What is perhaps surprising to learn is that the ancient Israelites were involved in maritime matters. Yet this is amply proved by the exhibits of the Museum. In fact, the documentary proof of Jewish seafaring is substantial, but more interesting than the written records is the Museum's collection of ancient Judaeen coins, wall drawings and reliefs that show shipping as an important feature of Jewish life. This maritime activity began already when the Israelites moved down from the hills to the Mediterranean coast in the period of the Biblical Judges. Under David and Solomon, of course, Jewish interests also moved to the Red Sea and beyond as a result of the Phoenician-Israelite alliance.

Later developments in Israelite seafaring are further illustrated by ship models based on murals of the Roman era as, for example, those found at the Jewish necropolis of Beth-Shearim, near Haifa, and at the Tomb of Jason in Jerusalem. Those models are especially fascinating - for the visitor and student of nautical history alike. As an Israeli institution, the Museum developed this subject of Israel and the sea: from ancient maritime activity, through the contribution of Jewish cartographers and scientists, to modern Israeli shipping.

Developments in Mediterranean and Red Sea maritime exploits are displayed by sections dealing with Mediterranean Harbours and Islands, Arab Seafaring, Marine Cartography and Naval Battles. To complete the picture models of present day ships are exhibited. The Museum contains a marine and historical library, a graphic and cartographic section, auditorium, laboratories for archaeology and photography, workshop, a class-room for

school children, and research rooms. It serves as a center for scholars and students who want to learn and research, and its permanent exhibitions are a continuous source of satisfaction and interest for the general public. To further knowledge about its activities and exhibits, the Museum publishes a Bulletin: Sefunim, as well as special publications concerning its various departments.

Het Museum voor de IJsselmeerpolders in 1972

Het jaar 1972 had geen specifieke hoogtepunten ten aanzien van de musea voor de IJsselmeerpolders. In de verslagperiode was het museum voor het eerst het gehele jaar open. Het bezoek was voor deze situatie wel bevredigend met een aantal van ruim 27.000. Er waren daaronder veel scholieren in schoolverband. Er wordt alle aandacht besteed aan de opvang van en de voorlichting aan de bezoekers, door middel van klankbeeld en door middel van rondleidingen.

Van betekenis was het overbrengen van het kleine, 16de eeuwse vaartuig, na voorlopig te zijn gerestaureerd, van de werkplaats naar het museum te Ketelhaven, waar het werd geplaatst naast het grote, 17de eeuwse karveelgebouwde schip.

Voor wat betreft de opgravingsmethodiek werd voortgegaan met de experimenten met het stereofotogrammetrisch opnemen en uitwerken van de opgravingen. Vooral voor wat betreft de doorsneden deden zich met deze opnamen moeilijkheden voor die nog niet tot een bevredigende oplossing konden worden gebracht. De Meetkundige Dienst van de Rijkswaterstaat te Delft leverde een belangrijke bijdrage aan de experimenten met deze opname-methodiek. De opnamen in het vlak gaven meest zeer bevredigende resultaten. De toegepaste mechanische ontgravingstechniek bood uiteraard mogelijkheid snelle voortgang te maken met de opgravingen. Hierdoor trad enige stagnatie op in de behandeling van het vondstenmateriaal. De uitwerking van de veldtekeningen van diverse opgravingen met de rapportering daarvan ondervindt eveneens door overmaat van werkzaamheden stagnatie. De documentatie en het administratief behandelen van het vondstenarchief blijft eveneens achter bij de zo zeer noodzakelijke voortgang. De versnelde mechanische opgraving heeft tot gevolg dat ook de overige werkzaamheden hierop afgesteld moeten worden.

In het verslagjaar zijn opgegraven in Oostelijk Flevoland de wrakken van:

• een klein schip uit de 17de eeuw (kavel B 51) dat, ondiep en platboomd, wellicht voor turfvervoer diende; het behoort tot een bepaald type, maar benoemen was niet mogelijk. Er is overwogen het wrak voor bezichtiging te laten liggen. Gezien de vrij slechte staat waarin het wrak verkeerde, zou dit echter maar van korte duur zijn geweest.

• een waarschijnlijk laat in de 17de eeuw vergaan schip (kavel B 19) dat, platbodemd en met een aantal zeer karakteristieke constructie-elementen, waarschijnlijk is gebruikt voor het vervoer van bagger of modder. Het was, evenals het eerstgenoemde wrak, nog zeer compleet aanwezig. De ballaststenen die nog in het interessante wrak lagen, zijn eveneens onderzocht.

• een ruim 23 meter lang, betrekkelijk smal vrachtschip (kavel F 3) dat, goed gebouwd, kort na de bouw moet zijn gezonken. Het schip, waarschijnlijk een Groninger tjalk, heette "Zeehond". Er werd een plankje aangetroffen met twee namen erop, vermoedelijk van de eigenaars, en het jaartal 1878. Van het wrak is een opname gemaakt in twee stadia per helikopter met behulp van fotogrammetrie. Het wrak is ter plaatse gelaten ter bezichtiging.

• een waarschijnlijk in de tweede helft van de vorige eeuw vergaan vissersschip (kavel F 60) dat, stevig gebouwd, doet denken aan een botter, wellicht niet van de Zuidwal. Het scheepje lag met zware slagzij in de grond en is vrij compleet bewaard gebleven.

De opgraving van scheepswrak U 86 werd aangevangen. Het is een zeer groot zwaar gebouwd vissersschip, dat blijkens de vondsten ten onder moet zijn gegaan in het eerste kwart van de 17de eeuw. Het schip, meer dan 20 meter lang, zal in de tweede helft van de 16de eeuw gebouwd zijn. Het is bij het vergaan reeds een ouder schip geweest, getuige reparaties en de conserveringstoestand van het hout. Het schip vertoont midscheeps een bun en een voorstevan die aan het type van de stevens van de waterschepen herinnert. Er moet over het bundek heen een overkluizing zijn geweest, waar de mensen aan boord verbleven. Op het bundek was een vaste vuurplaats geconstateerd met een tegelvloer en daaronder zand, waarop de mensen aan boord hun voedsel gereed konden maken. Er heeft waarschijnlijk een gezin op dit schip gewoond. Aan de zijkant van het schip waren een aantal korte windassen geplaatst, die erop kunnen duiden dat wellicht behalve visserij ook sleepwerk mogelijk was, niet alleen voor netten, maar wellicht ook voor het slepen door onvoldoende eigen zeilmogelijkheid. Het schip is scherp gebouwd en overnaads beplankt. De bewegering is niet aan-

sluitend, wat eveneens in overeenstemming is met de datering.

(Samengesteld uit: Jaarverslag 1972 van de Musea voor de IJsselmeerpolders gevestigd te Schokland en te Ketelhaven).

LITERATUUR

Boekbesprekingen

MARITIEME ENCYCLOPEDIË, deel VII (Tanker - Zijzwaard). Bussum, C. de Boer Jr., 1973, 373 blz., geïll., f 72, 50.

Redactie: J. van Beylen, P.A. de Groote, Anthony van Kampen, J.A.M. Kramer, L.L. von Münching, W.P.L. Spruit (+) en A. de Vos.

Het is een knappe prestatie van redactie en uitgever, dat zij erin geslaagd zijn de Maritieme Encyclopedie binnen een tijdsbestek van vier jaar te voltooien. Het zijn zeven delen geworden, één meer dan oorspronkelijk gepland. Het was bij de aanvang een gewaagde onderneming, omdat iets dergelijks in het Nederlands taalgebied nog niet eerder tot stand was gebracht. De onderneming is bepaald geslaagd, ook commercieel. In Mededelingen 22 (p. 38) is reeds eerder uiteengezet voor wie de Encyclopedie bedoeld is en dat zij niet door de raadpleger gehanteerd mag worden als studiewerk op dienst speciale terrein van kennis. Wanneer men dit inderdaad voor ogen houdt, zal men veel kunnen aantreffen dat zijn of haar kennis van andere aspecten van de maritieme wereld in heden en verleden vergroot.

Het is opvallend dat zeker dit laatste deel vaak zeer up to date is, zodat men naast de opening van het 's Lands Zeemagazijn als museum bijna ook de opgravingen in Zwammerdam verwacht had. De literatuuropgaven bij historische trefwoorden lijken ook moderner, hoewel ook nu geen vast systeem van titelbeschrijving gevolgd wordt. Net als in voorgaande delen blijken soms vanzelfsprekend geachte trefwoorden te ontbreken (bijvoorbeeld Verolme en Wieder), zijn andere van rijke inhoud (bijvoorbeeld Vliegende Hollander en die met walvis- en torpedo beginnen) of vraagt men zich af of de bemiddeling van de Verenigde Staten als enige politieke gevolg van de slag bij Tsushima genoemd moet worden. Niet onvermeld mag blijven, dat onder maritieme tijdschriften de Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis en van de Belgische Marine Akademie geen plaats vonden. Onder het trefwoord Zeegeschiedenis komt onze vereniging gelukkig wel ter sprake.

Van dit laatste deel is tevens gebruik gemaakt om enkele aanvullingen te geven van Nederlandse passagiersschepen uit de twintigste eeuw. Helaas is de redactie daarbij niet zover gegaan om opvallende omissies in de voorgaande delen weg te nemen. Dit had des te eerder kunnen gebeuren, waar een register op de zeven delen de gehele Maritieme Encyclopedie volkomen ontsluit.

Een handig, bruikbaar en toepasselijk geïllustreerd naslagwerk is nu compleet.

J.R. Bruijn.

ALTONAER MUSEUM IN HAMBURG, Jahrbuch 1972 (10. Band). Hamburg, Dr. Ernst Hauswedell & Co. Verlag, 1973, 245 blz. geïll., DM 28,--

Het is voor de tiende maal, dat dit fraai uitgevoerde overzicht van de activiteiten en de nieuwe aanwinsten van het Altonaer Museum kan verschijnen. Ter gelegenheid hiervan zijn een inhoudsopgave en een register op alle tot dusverre verschenen delen toegevoegd. In de afgelopen tien jaar is het bezoekersaantal verdubbeld (het ligt nu bij de 120.000 per jaar) en is het aantal "Vrienden" van 27 gestegen tot 570. De redactie constateert dat het beleid juist is gebleken om elk stuk zo spoedig mogelijk na verwerving te publiceren, hetzij met een uitvoerige beschrijving, hetzij in het kort maar in elk geval met een afbeelding. Inmiddels heeft ook het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum in zijn verslag over 1971 - 1972 gezegd veel voor een dergelijke verslaglegging te voelen. Het jaarboek bevat twee verhandelingen op maritiem gebied. De eerste is een bericht over Anton Melbye (1818 - 1875) door Hendrik Lungagnini, die thans de dokumentatie "Das Schiff in der bildenden Kunst" in het museum verzorgt (zie: Mededelingen Ned. Ver. voor Zeegeschiedenis 24, p. 28). Aan deze Deense zeeschilder komt de eer toe, zijn kunstenaarschap verenigd te hebben met die technische kennis van schepen en kusten, zonder welke hij geen contact met zijn speciale publiek zou hebben gehad. Vooral te Hamburg